

弁護士 デイビッド・リットさん(42)

東京・丸の内にあるオメルベニー・アンド・マイヤーズ外国法事務弁護士事務所所属。世田谷区内にある自宅から事務所まで約17kmを週3回程度、自転車で通うツーキニスト。自転車にやさしい都市として知られる米オレゴン州ポートランド生まれ。



自転車通勤を始めたきっかけは？

「ワシントンDCの弁護士事務所
に勤めていた時から自転車通勤を
始めました。八年前です。廃線に
なった鉄道線路跡が歩行者・自転
車専用道路として整備されてい
て、とても快適な走行環境だっ
たからです。ただ、事務所までの最
後の数キロは、東京と同じで、ク
ルマとの闘いです(笑)」

ツーキニストは優遇されていますか。

「世界中に支社を持つ巨大弁護士事務所の
ひとつであるO&Mには、休み時間にジヨギ
ングする人たちのためにロッカーやシャワ
ー、それに自由に使えるタオルなどが常備し
てある施設があつて、もちろん、自転車通勤
者も利用できるようになっていました。駐輪場
も屋根つきです。これに比べ、日本のオフイ
スビルは自転車のことをまったく考えていな
いので、こちらでは苦労しています」

東京の道路を走っていて、感じることは？

「私が走る目黒通りには、バスレーンがあ
るので、朝は比較的楽に車道を走ることがで
きます。しかし、クルマも自転車も、相手の
ことをまったく尊重していかないというか、注
意していかないと思えることがしばしばあつ
て、神経を張りつめていなければなりません。

現状を「当然」と受け止めてはいけない

クルマも乱暴ですが、自転車も傘を差したり、
携帯電話をかけながら走っていたりして、気が
気ではありません。ワシントンでは森の中を走
る道が多く、せいぜい時々飛び出してくる鹿に
注意すればよいのですが、東京の道を走りな
がら懐かしくなります(笑)」

弁護士として、日本の交通ルールをどのよ
うに思いますか。

「時々、クルマと接触しそうになって『自転
車は車道を走ってはいけない』と主張する日本
人ドライバーに出会うことがあります。そうい
う時は『警察を呼びましょう』と言って、警官
に来てもらいます。すると、警官は『自転車
が車道を走るの合法』とは認めるものの、『なる
べく歩道を走ってください』と指導するんです
ね。あきれてしまいます。専用のレーンを設け
ればこうした問題は解決できるし、利用する人
もたくさんいるでしょう。米国でできることが
日本ではできないはずはないと思いますが、日本
では現状を当たり前だと受け取る人が多すぎる
のではないですか」

週末には家族や仲間と自転車の長距離走
を楽しんでいるだけに、日本の道路環境を
熟知している。日本の道路とルールのマカ
不思議さへの批判も、職業柄、合理精神に
富み、手厳しかった。(聞き手・小林成基)

イラスト・あらかき

「5分超」は警察の許可が必要

「違法」か「合法」か そのぎりぎりの線上にあるのが、路上荷捌きのクルマ。多くの人が重宝している宅配便の集配車、ジャスト・イン・タイムで商品納入頻度がやたら多いコンビニ向け貨物車、いずれも、利便性を求める現代の消費者行動にいまや不可欠になった感がある物流の主役である。それが、自転車走行空間にとって、大きな障害になっている。

宅配便とコンビニ自体、まぎれもなくCO2増加要因となっているが、双方とも、とにかく数が多い。一車線はこれらのクルマと違法駐車の日ナンバーでほとんどスキ間がない。違法駐車は「違法」だが、路上荷捌きのクルマはかなりの時間、道路を占拠していても「違法」とはみなされていないらしい。荷捌きと言うからには、ドライバーがクルマの近くにいるしかるべきなのに、観察していると、ずっと無人のまま、というケースが目につく。

路上の荷捌きに関しては都道府県の公安委員会が定める道路交通規則に規定がある。例えば、東京都道路交通規則では、「5分以内に貨物の積み降ろしができない貨物自動車」は警察署または交番に口頭で駐車許可を申請し、警察署長が許可した場合、許可証を交付する、と定めている。

しかし、どう見ても5分を超えて駐車しているにもかかわらず、許可証の交付を受けた形跡がないクルマが多い。いったい、この「5分」は誰がウォッチしているのだろうか、などとカマトトぶらずとも、誰も関知していないことは明らかだ。となると、この道路交通規則は機能していないばかりでなく、5分超の路上駐停車を黙認する免罪符として存在しているにすぎないことになる。

PLS整備が先か、取り締まりが先か

現在、路上荷捌きの受け皿として、社会実験などを通じて研究が進んでいるのがポケット・ローディング・システム(以下、PLS)である。PLSの調査研究について日大理工学部の高田邦道教授らが論文をまとめているので、その一部を紹介する(「交通工学」40巻1号、2005年)。

PLとは道路の外側のスペース(1~2台分)をくり抜いたように確保して、貨物の積み降ろしのために設置された空間のことで、各PLの利用状況の情報を提供したり、次の移動先を予約できるよう、地区あるいは都市の単位でネットワーク化したシステムをPLSと言っている。

この論文は「このPLを地区内に設置することにより、現在あいまいになっている駐停車禁止規則の取り締まりの強化を可能にすることができる。・・・この路外にあるPLを路上駐車をやっている貨物車の受け皿とすることで、路上駐車を排除することが可能となる」と強調する。

そして、「路上駐車の受け皿としてのPLは、社会基盤施設としての整備の可能性があると考えられる」と結論づけているが、その場合でも、「PLの設置については、路上駐車の取り締まりと連動していくことが望まれる」と、取り締まりとの一体化を求めている。

PLSに関してはまだ実験段階の域を出ていないが、PLという受け皿があれば、取り締まりを強化することができるという論理は理解できるにしても、いまだPLが整備されていない現状で誰がどのようなアクションを起こせばよいのか、また、誰が受け皿を整備するのか、道路管理者の国や自治体か、物流事業者か、それとも一体でか、などに関して、自転車走行空間確保の観点から、引き続き、議論を続けたい。



淀川水系、琵琶湖から大阪湾まで 隊長

國松知事の滋賀県琵琶湖をグルッと廻って、瀬田川から宇治川、木津川を経て淀川にでて、昔くらかわんか舟、いま自転車で、大阪湾まで下るってのはいかがでしょうか。ま、残念ながら、現状は、琵琶湖一周もトンネルやら交通量も多く、決して安全ではありませんし、路面も、はっきりいって荒れていて自転車にはやさしくありません。木津川から桂川にかけては自転車・歩行者専用道が完備されていますが、淀川合流地点から樟葉までは一般道を走らなきゃならないし、淀川の自転車・歩行者専用道は、バイクや自動車の進入を防ぐ車止めが多く、まさに自転車止め状態になっています。自転車の走れない自転車道、こんなの多いですね。でも、このコースができれば、歴史的な史跡も多く、自転車弥次喜多道中なんかも楽しめるかも。

誰か会長になりませんか jitensha

琵琶湖周辺は比較的实现しやすいかもしれませんね。地域の推進団体を創設しませんか？「自転車DO!琵琶湖」を立ち上げて賛同者を増やして、県と地方整備局や国道事務所に申し入れをしたり、みんなで話し合う会議を開催したり、いろいろなことができそうです。どなたか会長になってくれませんかね。

知事を巻き込もう 隊長

自転車に理解がある滋賀県だから「自転車DO!琵琶湖」の実現性は高いですね。もちろん、國松知事も巻き込みましょう。

財務相とともにぜひ実現を DrK

私は親元に帰るのにここを通ればよくなります。1号線を出るにしても、米原に出るにしても宇治川ラインを通ることになります。ぜひ実現してほしいと思います。谷垣財務大臣を巻き込むのはどうでしょうか？ 谷垣大臣は京都出身です。

滋賀から自転車文化を 隊長

滋賀県の國松知事は、琵琶湖を一周して淀川水系を走り大阪湾まで3泊ですが自転車で走られたそうです。あと少しだけ自転車道をつくれれば繋がると仰ってました。このように環境に積極的に取り組んでられる方には住んでいる地域を越えて協力したいと思っています。秋には、ブルベやエコサイのメンバーが中心になって知事が走られたコースをトレースして走る企画も考えています。近畿、まずは滋賀から自転車文化が広がりそうです。

近畿一円で立ち上げよう jitensha

「自転車DO!琵琶湖」いいですね。琵琶湖なら滋賀県だけですが、「自転車DO!淀川水系」とすれば、京都も大阪も兵庫も奈良も三重も参加できるかも・・・立ち上げましょうか。
(紙面の都合で一部割愛してあります)

自転車DO!フォーラム

「自転車DO!」のホームページ<<http://jitensha-do.jp>>には、自由参加の「自転車DO!」会議室があります。この会議室のフォーラム「この道に自転車を」は、「ここに自転車道があればいい」という提案とそれに関する議論の広場です。積極的な提案、ご意見をお待ちしています。

「自転車DO!」は自転車に「市民権」を取り戻すため、都市の「車道」に自転車走行レーンを設置することをめざしています。自転車の走行空間・環境に関するご意見やアイデアをどしどしお寄せください。路上でのトラブル体験談、見聞記なども歓迎です。

40年前の亡霊？ パーキングメーター

一般の人が「なんか変だ」と思っていることを、弁護士の高山俊吉さんがズバリ。「警察は道路が車の置き場ではないと主張していますが、それと矛盾しているのがパーキングメーターの存在です。パーキングメーターがあるということは、道路を駐車場として使うことを認めているわけですから、パーキングメーターは、存在そのものが謎であるといってもいいくらいです」(『道交法の謎』、講談社、04年4月)。

パーキングメーター(P・M)の歴史は結構古い。1958年11月に東京都が駐車場法に基づき、都心部に駐車場整備地区を指定し、翌59年1月から、わが国初の有料路上駐車場を設置、最盛期には都内に6000台を超えるP・Mがあったという。これに続き、名古屋、神戸、京都市などに広がったものの、P・Mに駐車しても料金を払わないクルマが増えたり(自治体は強制徴収権を持たない)交通の障害になるなどの理由で、東京都では65年に全廃した。

ところが、72年1月の道交法改正により、今度は都道府県公安委員会がP・Mを設置、管理できるようになった。さらに、86年5月の同法改正により、公安委員会は時間を限って同一車両が引き続き駐車出来る道路の区間を「時間制限駐車区間」として指定、その区間内においてP・Mまたはパーキング・チケット発給設備を設置、駐車方法などを規定したうえで、時間制限駐車を認めることにした。(新谷洋二「都市内駐車対策の歴史的考察と駐車場整備の課題」、東川一「改正道路交通法の駐車対策」、『交通工学』21巻、86年増刊号参照)

地方都市では最近、採算割れのためP・Mを撤去するケースが増えていると聞く。東京都が「交通への障害」をひとつの理由として、P・Mを廃止したのは40年前である。有料、無料にかかわらず、路上駐車を認めることが、わが国の道路交通の現状に照らして、妥当なのかどうか、結論は自ずと明らかと思うが…。



考えているだけでは何も変わらない。Let's Act Locally!!

エコサイクル・マイレージは環境・健康・交通・経済にやさしい自転車活用が温暖化防止や健康増進にどれだけ貢献しているかを「数値」であらわす世界初の試みです。

<http://ecomile.jp/>

友人、家族、お知り合いをお誘いください。あなたが始めなければ何も始まらない!

開始から 668 日

参加者全員 (2005 年 7 月 14 日現在 2135 人) の

合計走行距離 2092896.583 km

地球を 52.322 周分

自動車と同じ距離を走行した場合のCO2量 : 481.37 トン

全員の消費カロリー : 40621808.94 キロカロリー